

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Особенности международного сотрудничества в Черноморско-Каспийском регионе

Диана С. Айвазян

Институт Европы Российской академии наук, Москва, Россия,

diana.ayvazyan87@gmail.com

Аннотация: В статье рассматриваются закономерности международного сотрудничества в Черноморско-Каспийском регионе. Начиная с распада СССР в 1991 г. создались условия для расширения взаимодействия между прибрежными каспийскими и черноморскими государствами и усиления экономических взаимосвязей в Черноморско-Каспийском регионе. Анализируется внешнеполитическое положение и приоритеты сотрудничества региональных государств, на основе которых развиваются ключевые сферы и форматы их взаимодействия. Изучаются достигнутые результаты сотрудничества: создание межправительственных организаций и новых транзитных путей поставок товаров. Отдельно рассматривается проблема правового статуса Каспийского моря и ее влияние на сотрудничество в Черноморско-Каспийском регионе. В условиях конфликта внешнеполитических интересов не была сформирована концепция регионального сотрудничества как на государственном, так и на межгосударственном уровнях. Однако ввиду высокого транзитного потенциала в регионе продолжают формироваться международные экономические связи, в которых заинтересованы все региональные страны. При этом сотрудничество носит прагматичный и ограниченный характер, его расширение возможно между сторонами, не имеющих противоборствующих позиций по разрешению этнополитических конфликтов.

Ключевые слова: Черноморско-Каспийский регион, сотрудничество, транзит, Европейский союз, Организация Черноморского экономического сотрудничества, Южный газовый коридор, Баку-Тбилиси-Карс

Для цитирования: Айвазян Д. С. Особенности международного сотрудничества в Черноморско-Каспийском регионе. *Проблемы постсоветского пространства*. 2020;7(2):208-218. DOI:<https://doi.org/10.24975/2313-8920-2020-7-2-208-218>

Статья поступила 13.03.2020

Принята в печать 06.04.2020

Опубликована 25.05.2020

Particularities of the international cooperation in the Black-Caspian Seas region

Diana S. Ayvazyan

Institute of Europe, Russian Academy of Science, Moscow, Russia,

diana.ayvazyan87@gmail.com

Abstract: The paper considers the tendencies of the international cooperation in the Black-Caspian Seas region. Since the collapse of the USSR in 1991, there has been formed the conditions for expanding the cooperation and strengthening the economic relations between the states of the Caspian and Black Seas Region. The paper analyses the international positioning and priorities of the cooperation applied by the regional states, on the basis of which key areas and formats of their interaction are implemented. The results of the cooperation are being studied. They include the creation of intergovernmental organizations and new transit routes for the supply of goods. The influence of the issue of the legal status of the Caspian sea on cooperation in the Black-Caspian Seas region is also considered. In the context of the conflict of the foreign policy interests, the concept of the regional cooperation has not been formed both on state the intergovernmental level. However, due to the high transit potential of the region, international economic ties are being formed, which is in the interest of all regional states. Regional cooperation is pragmatic and has a limited scale. Expansion of the cooperation is so far possible between the parties that do not have opposing positions on ethnopolitical conflicts.

Keywords: Black-Caspian Seas region, cooperation, transit, European Union, Organisation of the Black Sea Economic Cooperation, Southern Gas corridor, Baku-Tbilisi-Kars

For citation: Ayvazyan D. S. Particularities of the international cooperation in the Black-Caspian Seas region. *Post-Soviet Issues*. 2020;7(2):208-218. DOI:<https://doi.org/10.24975/2313-8920-2020-7-2-208-218>

Received 13.03.2020

Revised 06.04.2020

Published 25.05.2020

ВВЕДЕНИЕ

На сегодняшний день наблюдается активный поиск возможностей сотрудничества, связывающих Черноморский и Каспийский регионы. Эта тенденция позволяет выделить Черноморско-Каспийский реги-

он¹ как целостное пространство, где реализуются проекты сотрудничества. В той или иной мере в них вовлечены все региональные страны. Наибольший интерес для них представляют сферы внешнеэконо-

¹ В научной литературе используется также термин «Каспийско-Черноморский регион». Оба термина — «Каспийско-Черноморский регион», «Черноморско-Каспийский регион» используются, как правило, при анализе политических, экономических взаимосвязей между Черноморским и Каспийским регионами и при таком подходе тождественны друг другу.

мического сотрудничества, где могут быть использованы транзитные возможности в черноморско-каспийском направлении. Обсуждаются и реализуются перевозки товаров, грузов с помощью различных видов транспорта (морского, железнодорожного), пассажирские перевозки, торговля нефтегазовыми ресурсами преимущественно с помощью трубопроводного транспорта.

Предпосылки для расширения экономических взаимосвязей в черноморско-каспийском направлении сформировались после распада СССР в 1991 году. Увеличилось количество прибрежных черноморских и каспийских государств, ранее входивших в состав СССР. Новообразованные независимые республики приобрели свою международную правосубъектность, стали видоизменять старые и одновременно формировать новые экономические связи. У стран Черноморского и Каспийского регионов расширился выбор внешних партнеров, заинтересованных в сотрудничестве. В их состав вошли как страны-соседи, так и внерегиональные государства и их союзы — главным образом, США, Европейский союз², Китай. С увеличением количества заинтересованных сторон сотрудничество в Черноморском и Каспийском регионах приобрело открытый и одновременно конфликтный характер. Как следствие, появились возможности для экономического сотрудничества между черноморскими

и каспийскими странами, способное объединить их транзитный потенциал.

Следует отметить, что в условиях открытости для черноморских стран потенциал для своего развития, помимо каспийского, имеют и другие региональные направления сотрудничества, как, например, черноморско-средиземноморское. В статье уделяется внимание специфике уже сформировавшимся форматам сотрудничества в Черноморско-Каспийском регионе с точки зрения политических интересов региональных стран. В этих форматах сотрудничества могут в дальнейшем принимать участие и средиземноморские страны.

ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ СТРАН ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

Несмотря на отличительные особенности внутри- и внешнеполитической жизни каждого из государств Черноморского и Каспийского бассейнов, они сохраняют ряд устойчивых общих характеристик начиная с момента распада биполярной системы международных отношений³. Последние позволяют выделить группы региональных стран, а также и выявить закономерности взаимодействия между ними. На черноморско-каспийском пространстве можно выделить постсоветские государства, входившие до 1991 г. в состав СССР (Россия, Украина, Молдова, Грузия, Армения, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан), госу-

² До вступления Болгарии и Румынии в Европейский союз в 2007 г. Европейский союз выступал в качестве внешней заинтересованной стороны в развитии сотрудничества в Черноморско-Каспийском регионе. Начиная с 2007 г. Евросоюз рассматривается в статье как региональный актор.

³ В научном сообществе сложился консенсус о существовании биполярной системы международных отношений в период после Второй мировой войны, системообразующим элементом которой выступало противостояние между социалистическим блоком стран (с лидерством СССР) и капиталистическим блоком (с лидерством США). Период распада биполярной системы международных отношений ряд ученых определяют с момента падения Берлинской стены в 1989 г., ряд ученых — с момента распада СССР в декабре 1991 г. Применительно к Черноморско-Каспийскому региону автор ведет отсчет распада биполярной системы с 1991 г. с учетом вхождения до этого периода большинства стран региона в состав СССР и социалистического блока.

дарства бывшего социалистического блока (Румыния, Болгария), страны-региональные лидеры⁴ (Россия, Турция).

Постсоветские страны региона оказались на цивилизационном стыке. До настоящего времени их также выделяют в составе других регионов: Россию, Украину, Молдову как страны Восточной Европы; Армению, Грузию, Азербайджан как страны Южного Кавказа; Казахстан, Туркменистан как страны Центральной Азии. Однако все они заявили о переходе к новой модели политического и экономического устройства — демократии и рыночной экономике. Экономические связи на основе плановой экономики между странами бывшего СССР разрывались и претерпевали кризис. Для стран Черноморско-Каспийского региона открылись возможности сотрудничества с государствами и союзами с устоявшимися демократическим политическим режимом и рыночной экономикой — Европейским союзом, США. Последние проявили активный интерес к налаживанию политических и экономических связей в регионе. Усилилась международная конкуренция за использование его транзитного потенциала.

В обсуждении и реализации транспортных проектов (строительство железных, автомобильных дорог), трубопроводных нефтегазовых проектов в черноморско-каспийском направлении смогли принимать участие постсоветские страны, между которыми отсутствуют конфликты по статусу национально-территориальных образований, а также по принадлежности морских нефтегазовых ресурсов в Каспийском море. Активная фаза конфликтов вокруг статуса территорий развернулась преимущественно

но в 90-е гг. XX в. Эти конфликты имели длительные исторические предпосылки и, в этой связи — долгосрочные последствия, наблюдаемые до сих пор. Распад СССР сопровождался созданием непризнанных и полупризнанных республик на черноморско-каспийском пространстве, преимущественно имевших ранее статус автономных республик, областей в составе тех или иных советских республик в 90-е гг. XX в. (в случае конфликтов вокруг Южной Осетии, Абхазии, Нагорного Карабаха), в более поздний период — переходом автономных республик в состав других постсоветских государств (в случае изменения статуса Крыма, его вхождением в состав России в марте 2014 г., воспринятыми властями Украины, Евросоюза, США и др. как «аннексия»).

Этно-территориальные конфликты также послужили одной из причин того, что постсоветские страны региона не смогли оперативно обновить существовавшие между ними экономические связи и одновременно испытали более сильное влияние внешних заинтересованных в сотрудничестве сторон. Эти конфликты послужили и ограничителем многостороннего регионального сотрудничества: транспортное сообщение с новыми государственными образованиями, а также с автономиями, вошедшими в состав других государств, ограничивается либо исключается со стороны государств региона, не признающих их новый статус. Последние также не осуществляют и не планируют поставку, а также транзит нефтегазовых ресурсов через территории, изменение политико-правового статуса которых они не признают. Таким образом, сотрудничество в регионе помимо реали-

⁴ Особое положение в Черноморско-Каспийском регионе занимает Иран, имеющий потенциал регионального лидера. Однако возможности активного участия Ирана в международном сотрудничестве в черноморско-каспийском направлении ограничиваются санкциями США в связи с разрабатываемой им ядерной программой. В январе 2020 г. конфликт между Ираном и США перерос в военную фазу.

зации экономических интересов в условиях рыночной конкуренции служит и инструментом разрешения этих конфликтов в свою пользу. С учетом этой конъюнктуры региональное сотрудничество носит прагматичный и ограниченный характер, его расширение возможно между сторонами, не имеющих противоборствующих позиций по разрешению вышеупомянутых конфликтов.

Входившие в состав социалистического блока Румыния и Болгария с распадом СССР вышли из состава Совета экономической взаимопомощи, Организации Варшавского договора и также нуждались в формировании новых экономических взаимосвязей. В этот период Болгария и Румыния оказались в окружении распавшихся государств — СССР и Югославии, и распавшегося социалистического блока (Венгрии, Сербии, Словакии, Польши). В условиях кризиса ближайшие соседи не могли предложить новую, успешную модель сотрудничества. Как и постсоветские страны, Румыния и Болгария совершили быстрый переход к рыночной экономике и демократии. На фоне географической близости Европейского союза, а также процессов углубления европейской интеграции и расширения ЕС, Болгария и Румыния присоединились к этому процессу. В 2007 г. они вступили в Европейский союз. Евро-союз, тем самым, оказывает все большее влияние на позиции Болгарии и Румынии по сотрудничеству в морских бассейнах и между морскими регионами.

Россию и Турцию можно выделить как государства, формирующие региональную повестку дня и вступающие в отношения сотрудничества и соперничества с внешними сторонами — ЕС, США, Китаем и другими. Им принадлежит роль инициаторов многостороннего сотрудничества в различных форматах — межправитель-

ственных, интеграционных. Как правопреемник СССР с момента его распада Россия сыграла ключевую посредническую роль в стабилизации и урегулировании этно-территориальных конфликтов на постсоветском пространстве и позднее стала инициатором евразийской интеграции. Последнее привело к созданию в 2015 г. Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В свою очередь, Турция на фоне последствий распада СССР и социалистического блока, которые испытали страны Черноморско-Каспийского региона, оказалась в более устойчивом положении.

ПРИОРИТЕТЫ СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВ ЧЕРНОМОРСКО- КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

До настоящего времени можно наблюдать, что при любых трансформациях внешнеполитического положения государств, имеющих морские границы, не снижается значимость использования и торговли морскими ресурсами, а также потенциала морских грузо- и пассажироперевозок. Как отмечает В. Батюк, для постбиполярной системы международных отношений, как и в период «европейского концерта» (Венской системы международных отношений 1814-1914 гг. — Прим. авт.) характерна «заинтересованность всех ведущих участников международных отношений в развитии мирохозяйственных связей» [1]. Эта тенденция свойственна и странам Черноморско-Каспийского региона. На фоне национальных особенностей задач внешней политики, их объединяет интерес к развитию торгово-экономических связей, имеющих открытый характер — с возможностью расширения состава государств-участников, заинтересованных в сотрудничестве. Открытый характер этих связей позволяет расширять географию поставщиков и потребителей товаров и услуг,

что, в свою очередь, приводит к расширению транспортных маршрутов.

В развитии региональных экономических связей был достигнут определенный результат. В основу регионального сотрудничества легла необходимость согласования и контроля всеми прибрежными странами морских перевозок, контроля экологии Каспийского и Чёрного морей и использования их туристического потенциала. Сохранило свою значимость традиционное приграничное сотрудничество, исключение составляют военно-политические противоречия вокруг территорий, статус которых не признается теми или иными прибрежными странами.

Эти тенденции легли в основу деятельности Организации Черноморского экономического сотрудничества. С инициативой ее создания выступил в сентябре 1990 г. президент Турции Т. Озал [2]. Организация была основана 1 мая 1999 г. на базе Договора о черноморском экономическом сотрудничестве от 25 июня 1992 г. [3]. В состав стран-членов ОЧЭС входят прибрежные черноморские страны, сопредельные с ними страны, включая прибрежные каспийские государства (Россия, имеющая выход и к Каспийскому, и к Черному морям, Азербайджан). Статус партнера ОЧЭС имеет Иран. Такой расширенный состав стран-участниц открывает потенциал регионального сотрудничества в нескольких направлениях: каспийско-черноморском, черноморско-балканском, черноморско-средиземноморском. Направления сотрудничества стран-участниц координируют рабочие группы; особую значимость получили рабочие группы по развитию сотрудничества в сфере образования, культуры, экологии (охраны окружающей среды), транспорта, туризма [4].

Расширяется транзитный потенциал Черноморско-Каспийского региона. Пер-

востепенную роль получили поставки нефти и газа. Новообразованные республики в регионе Каспийского моря, обладающие запасами нефти и газа, с распадом СССР стали вести самостоятельную энергетическую политику. На фоне сохраняющегося высокого спроса на газ в ЕС и политики диверсификации поставок газа, которую проводит Европейский союз, сформировались новые газотранспортные маршруты в каспийско-черноморском направлении.

Реализуется проект Южного газового коридора, состоящий из нескольких газопроводов: с 2007 г. заработал газопровод Баку — Тбилиси — Эрзурум, с 2018 г. — Трансанатолийский газопровод (проходит через Турцию до границы Греции), Трансадриатический газопровод (от границы Греции до юга Италии, через Албанию и Адриатическое море) [5]. Поставки газа по Трансадриатическому газопроводу планируется начать в октябре 2020 г.; для поставок газа по Южному газовому коридору используется азербайджанское газоконденсатное месторождение «Шах-дениз» на Каспии [6]. Объем транспортировки газа по ЮГК до настоящего времени небольшой — 16 млрд м³ газа в год.

Каспийско-черноморское направление выступает, таким образом, как один из газотранспортных маршрутов, сформировавшихся в этом региональном пространстве. Конечный потребитель газа в этом направлении — Европейский союз, который не может отказаться от основных источников поставок на свою территорию. По данным Евростата, в первой четверти 2019 г. доля импорта газа Европейским союзом из России составила — 39,4%, из Норвегии — 29,6%, из Алжира — 11%, из Катара — 7,2%, из Нигерии — 4,1%, из других стран — 8,8% [7].

Черноморское направление — также одно из направлений поставок российского газа

в Европейский союз, не являющееся основным. Россия поставляет газ в Турцию по трубопроводу «Голубой поток», проходящему через акваторию Черного моря. 8 января 2020 г. состоялось открытие газопровода «Турецкий поток», также проходящему в Турцию через Черное море. Его вторая нитка предназначена для транспортировки российского газа в страны Южной и Юго-Восточной Европы. Пропускная способность каждой нитки трубопровода — 15,75 млрд м³ [8]. Прибрежные каспийские страны — Казахстан, Туркменистан также поставляют газ в Китай.

Другое направление использования транзитного потенциала Черноморско-Каспийского региона — строительство новых железнодорожных путей. В 2017 г. была открыта железная дорога Баку-Тбилиси-Карс (БТК), построенная на основе азербайджано-грузино-турецкого межгосударственного соглашения, подписанного в 2007 г. [9]. БТК испытывает низкую загрузку: железная дорога была рассчитана на перевозку до 5 млн тонн грузов на начальном этапе, но за два года после открытия по ней было перевезено 0,2 млн тонн грузов [10]. Загрузка может быть обеспечена в случае подключения новых потенциальных поставщиков и транзитных стран. Интерес к транспортировке грузов через БТК проявляла Россия [11]. Также рассматриваются возможности подключения БТК к перевозкам из Китая по маршруту «Китай — Киргизия — Узбекистан — Туркмения — Азербайджан — Грузия» [12].

ПРАВОВОЙ СТАТУС КАСПИЙСКОГО МОРЯ И СОТРУДНИЧЕСТВО В ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ

Транзитные возможности Черноморско-Каспийского региона развивались на фоне неразрешённого правового статуса Каспийского моря. Начиная с распа-

да СССР прибрежные каспийские страны (Россия, Казахстан, Азербайджан, Туркменистан, Иран) вели переговоры с целью определить новые границы на Каспийском море и, соответственно, принадлежность биологических, нефтегазовых ресурсов моря. Правовой режима на Каспийском море, действовавший ранее между СССР и Ираном устарел.

Споры о принадлежности нефтегазовых ресурсов в акватории Каспийского моря между Азербайджаном, Ираном и Туркменистаном не позволили как разрабатывать эти месторождения, так и поставлять спорные нефтегазовые ресурсы через Черноморский регион Европейскому союзу, а также другим потенциальным потребителям. Длительное время обсуждалось строительство газопроводов по дну Каспийского моря для поставок в ЕС. Однако обязательным предварительным условием для их строительства выступало урегулирование правового статуса Каспийского моря. Тогда как биологические морские ресурсы Каспийского моря спросом не пользовались, и их поставка транзитом через Черноморский регион не производится. Помимо этого, перевозка по морю не требует столь тщательного согласования между прибрежными странами, в отличие от строительства трубопроводов по дну моря, предполагающее обязательную экологическую экспертизу.

Документы по правовому режиму Каспийского моря, действовавшие между Ираном и СССР регулировали вопросы судоходства и рыболовства, но не определяли правовые аспекты добычи и транспортировки углеводородных ресурсов [13]. Лишь на пятом каспийском саммите 12 августа 2018 г. в г. Актау (Казахстан) была подписана бессрочная Конвенция о правовом статусе Каспийского моря. Документ признает статус Каспийского моря как уни-

кального водоёма. Конвенция закрепляет заинтересованность каспийских стран в торговле через акваторию Каспийского моря: прибрежные страны имеют «имеют право на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям, Мировому океану и от них. С этой целью Стороны (Россия, Казахстан, Туркменистан, Азербайджан, Иран — прим. авт.) пользуются свободой транзита через территории Сторон транзита всеми транспортными средствами» [14].

Конвенция разрешила длительные споры по определению границ прибрежных стран на Каспийском море. Статьи 6, 7 Конвенции устанавливает территориальные воды, примыкающие к сухопутной территории и внутренним водам каспийских стран и не превышающие по ширине 15 морских миль. Тогда как дно и недра Каспийского моря разграничиваются по секторам по договоренности сопредельных и противлежащих государств.

В документе закреплено право Сторон на прокладку подводных кабелей и трубопроводов по дну Каспийского моря, а также право каждой прибрежной страны осуществлять юрисдикцию в пределах своего сектора в отношении искусственных островов, установок, сооружений, своих подводных кабелей и трубопроводов. Условия для их проведения — согласование прокладки подводных кабелей и трубопроводов со странами, через сектор которых они проходят, и соответствие проектов подводных кабелей и трубопроводов экологическим требованиям и стандартам, включая Рамочную конвенцию по защите морской среды Каспийского моря и протоколы к ней.

Благодаря подписанию Конвенции урегулировано правовое поле взаимодействия прибрежных каспийских стран, созданы правовые нормы и механизмы их взаимодействия. Несмотря на это, сохраняются два ограничения для транспортировки нефтега-

зовых ресурсов по дну Каспийского моря через Черноморский регион в Европейский союз, а также в других потенциальных направлениях для транспортировки. Во-первых, Конвенция фактически предписывает урегулирование споров о принадлежности нефтегазовых месторождений в акватории Каспийского моря между странами-участниками спора (Ираном, Азербайджаном, Туркменистаном). Во-вторых, Протокол по оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (ОВОС) к Рамочной конвенции по защите морской среды Каспийского моря (Тегеранская конвенция), подписанный 20 июля 2018 г., закрепляет право каждого прибрежного государства участвовать в экологической экспертизе проектов на Каспии [13], что может затянуть реализацию проекта в случае конфликта интересов между прибрежными странами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

После распада СССР в 1991 г. продолжают развиваться новые конфигурации международного сотрудничества с участием новообразованных независимых республик, имеющих выход к морям. По-прежнему сохраняется значимость морских регионов для транзита товаров. Несмотря на высокий конфликтный потенциал, возрастает заинтересованность прибрежных и сопредельных стран в развитии внешнеэкономических связей открытого характера. Эти тенденции легли в основу сотрудничества в Черноморско-Каспийском регионе.

Можно выделить следующую конфигурацию региональных стран: постсоветские государства, входившие до 1991 г. в состав СССР (Россия, Украина, Молдова, Грузия, Армения, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан), государства бывшего социалистического блока (Румыния, Болгария), страны-региональные лидеры. (Россия,

Турция). Одним из следствий экономического и политического кризиса, с которыми столкнулись постсоветские страны, а также Румыния и Болгария, стало более активное вовлечение в региональное сотрудничество внешних сторон. Румыния и Болгария вошли в состав Евросоюза, который выступил инициатором создания новых газотранспортных коридоров по поставкам каспийского газа через Черноморский регион на территорию ЕС. В Черноморско-Каспийском регионе создаются и новые железнодорожные пути (железная дорога Баку-Тбилиси-Карс) с перспективой их расширения. Черноморско-Каспийский регион выступает, таким образом, одним из транзитных направлений поставок товаров до конечного внешнего потребителя (до

настоящего времени — Китая, Европейского союза). С принятием Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в августе 2018 г. достигнут прогресс в правовом обеспечении хозяйственной деятельности на Каспийском море, а также закреплено право свободного доступа прибрежных стран из Каспийского моря к другим морям. Вместе с тем, ограничения по строительству газопроводов по дну Каспийского моря с перспективой поставок газа через Черноморский регион в ЕС сохраняются: необходимы консенсус между Ираном, Азербайджаном, Туркменистаном по разработке спорных месторождений и поставкам газа потребителям, а также экологическая экспертиза, в которой могут принять участие все прибрежные страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Батюк В. Постбиполярная ретроспектива мирового порядка. *Международные процессы*. 2015;1(40), январь-март. URL: <http://intertrends.ru/old/twenty-three/009.htm> (дата обращения: 20.12.2019)
2. Гончаренко С.Н. Черноморское экономическое сотрудничество: первые 25 лет. Москва: Ин-т Европы РАН; 2018. С. 26.
3. Сотрудничество с ОЧЭС. Министерство энергетики Российской Федерации. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/502> (дата обращения: 22.01.2020)
4. Денисов С.Н. Сотрудничество в Черноморском регионе. Большое Причерноморье: политика, экономика, безопасность. [сб. ст.]. Отв. ред. О.В. Буторина. Москва: Ин-т Европы РАН; 2019. С. 66.
5. Айвазян Д. С., Кузьмина Е.М. Газотранспортные проекты в Каспийско-Черноморском регионе и интересы ЕС. *Современная Европа*. 2019;3:121-122.
6. TAP Introduces First Natural Gas into the Greek Section of the Pipeline as part of its Testing Phase. 2019, 26 November. URL: <https://www.tap-ag.com/news-and-events/2019/11/26/tap-introduces-first-natural-gas-into-the-greek-section-of-the-pipeline-as-part-of-its-testing-phase> (дата обращения: 23.01.2020)
7. EU imports of energy products — recent developments. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/EU_imports_of_%20energy_products_-_recent_developments (дата обращения: 23.01.2020)
8. Состоялась торжественная церемония открытия газопровода «Турецкий поток». 2020, 8 января. URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2020/january/article497322/> (дата обращения: 24.01.2020)
9. Экономическое сотрудничество Турции с Азербайджаном обрело более интенсивный характер, что создает основу для дополнительного развития транспортной инфраструктуры в регионе. 01.08.2019. URL: <https://sputnik-georgia.ru/caucasus/20190801/246118454/Zheleznuyu->

[dorogu-Baku-Tbilisi-Kars-budet-prodolena.html](#) (дата обращения: 24.01.2020)

10. Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс оказалась невыгодным для Грузии проектом. 2019. 20 декабря. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2813292.html> (дата обращения: 25.01.2020)
11. Интерес к Баку-Тбилиси-Карс проявляет... Россия. 2019. 29 мая. URL: <https://regnum.ru/news/polit/2637987.html> (дата обращения: 26.01.2020)
12. Перевозки по железной дороге Баку — Тбилиси — Карс начнутся в 2020 году. 2019. 5

ноября. URL: <https://www.vestifinance.ru/articles/127656> (дата обращения: 27.01.2020)

13. Жильцов С.С. Правовой статус Каспийского моря: новые возможности для регионально-го сотрудничества. *Вестник Дипломатической академии МИД России. Россия и мир.* 2018;4(18):18.
14. Конвенция о правовом статусе Каспийского моря. 12 августа 2018. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328> (дата обращения: 28.01.2020)

REFERENCES

1. Batyuk V. Post-bipolar world order retrospective. *International processes.* 2015;1(40). January-March. URL: <http://intertrends.ru/old/twenty-three/009.htm> [Accessed: 20.12.2019] (In Russ.)
2. Goncharenko S.N. Black Sea Economic Cooperation: The First 25 Years. Moscow: Institute of Europe, Russian Academy of Sciences; 2018. P. 26. (In Russ.)
3. Cooperation with the BSEC. The Ministry of Energy of the Russian Federation. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/502> [Accessed: 22.01.2020] (In Russ.)
4. Denisov S.N. Cooperation in the Black Sea region. The Great Black Sea: politics, economics, security. Editor-in-Chief O.V. Butorina. Moscow: Institute of Europa RAS; 2019. С. 66. (In Russ.)
5. Ayvazyan D.S., Kuzmina E.M. Gas Transportation Projects in the Caspian and Black Sea region Interests of the EU. *Contemporary Europe.* 2019;3:121-122. (In Russ.)
6. TAP Introduces First Natural Gas into the Greek Section of the Pipeline as part of its Testing Phase. 2019, November 26. URL: <https://www.tap-ag.com/news-and-events/2019/11/26/tap-introduces-first-natural-gas-into-the-greek-section-of-the-pipeline-as-part-of-its-testing-phase> [Accessed: 23.01.2020]
7. EU imports of energy products — recent developments. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/EU_imports_of_%20energy_products_-_recent_developments [Accessed: 23.01.2020]
8. The opening ceremony of the Turkish Stream gas pipeline took place. January 8, 2020 URL: <https://www.gazprom.ru/press/news/2020/january/article497322/> [Accessed: 24.01.2020] (In Russ.)
9. The economic cooperation between Turkey and Azerbaijan has become more intense, which creates the basis for the further development of transport infrastructure in the region. 2019. August 01. URL: <https://sputnik-georgia.ru/caucasus/20190801/246118454/Zheleznuyu-dorogu-Baku-Tbilisi-Kars-budet-prodolena.html> [Accessed: 24.01.2020] (In Russ.)
10. The Baku-Tbilisi-Kars railway proved to be a disadvantageous project for Georgia. 2019. December 20. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2813292.html> [Accessed: 25.01.2020] (In Russ.)
11. Interest in Baku-Tbilisi-Kars shows ... Russia. 2019. May 29. URL: <https://regnum.ru/news/>

- polit/2637987.html [Accessed: 26.01.2020] (In Russ.)
12. Transportation by the Baku-Tbilisi-Kars railway will begin in 2020. 05.11.2019. URL: <https://www.vestifinance.ru/articles/127656> [Accessed: 27.01.2020] (In Russ.)
 13. Zhiltsov S.S. The legal status of the Caspian Sea: new opportunities for regional cooperation. *Bulletin of the Diplomatic Academy of the Russian Ministry of Foreign Affairs. Russia and the world.* 2018;4(18):18. (In Russ.)
 14. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea. 2018, August 12. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/5328> [Accessed: 28.01.2020] (In Russ.)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Диана С. Айвазян, Кандидат политических наук, Институт Европы Российской академии наук, Москва, Россия; 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3; diana.ayvazyan87@gmail.com

Diana S. Ayvazyan, Candidate of Sciences (Politics), Institute of Europe, Russian Academy of Science, Moscow, Russia; bld. 11-3, Mokhovaya str. Moscow, 125009, Russia; diana.ayvazyan87@gmail.com